

\*\*\*

*revue du sport automobile*

# echappement

France 3,90 - Bel. 25 FF - Suisse 3,50 - Lux. 20 FF  
1980 1981 - 8 - 18

auto-racing

**COUPE  
GORDINI**

\*

**FF 70**

\*



## NEIGE et GLACE



# LA RHAPSODY IN BLUE

## ou quand GORDINI rime avec BUGATTI

par J. LERUST



Il est probable que le célèbre compositeur américain George Gershwin devait posséder des dons de voyant, et que, en écrivant sa fameuse rhapsodie, il n'imaginait pas autre chose que les majestueuses glissages des Gordini dans les « S » du Bugatti. Cette année pour les qualifications, ils furent 274 qui vinrent au Bugatti dans l'espoir d'accéder à l'une des soixante places propoises aux plus valeureux d'entre eux. Ils s'empoignèrent pendant quatre jours, sous un climat qui, pour le moins, fut varié; sorte d'exposition des possibilités climatiques de notre cher pays.



## NOTORIÉTÉ

On s'étonna aussi beaucoup de la participation à ces qualifications de pilotes dont on sait officiellement qu'ils piloteront d'excellentes autos en Formule France, et qu'il leur sera très difficile de mener de front les deux activités au risque de les voir abandonner la Coupe après deux ou trois courses. Ce qui serait dommage pour eux et aussi pour ceux qui ont fait les 61<sup>e</sup>, 62<sup>e</sup>, 63<sup>e</sup> temps!



## L'ÈRE DES PRÉPARATEURS

La Coupe a atteint désormais sa maturité, il n'existe plus aucun rapport entre l'esprit du Gordiniste des premières années et celui d'aujourd'hui, celui qui, hier, bricolait son auto dans le parc fermé, une clé à bougie dans la main, son sandwich de l'autre, est aujourd'hui un monsieur qui surveille le travail de ses mécanos. Il paye... Au sein de la Coupe, une nouvelle profession est née : « préparateur ». Considérant que la meilleure publicité se trouve dans la performance, de brillants Gordinistes sont maintenant des préparateurs avertis; de quoi faire taire les « ceuces » qui ne croient pas à la compétition au service de l'usager! Lagier a troqué sa Nomex pour une combinaison de... mécano du plus beau jaune!, et sa Gordini contre un magnifique camion-atelier. Taysse et « Nanar » (Francia Racing) passeront alternativement de l'une à l'autre, ainsi que Trollé (Formule France Tecno). Saluons au passage l'effort de certains concessionnaires Renault qui ne se contentent pas de vendre une auto, mais qui assistent aussi leur client sur les circuits, c'est le cas de Colin, Montrouge et quelques autres...

Si cette généralisation n'est plus tellement dans l'esprit initial de la Coupe, qui se prévalait du titre de formule « économique », elle a, par contre, l'avantage de mettre les concurrents sur un pied d'égalité quant à la préparation des autos, et de laisser parler le talent du pilote.

De toute façon, l'augmentation notoire de l'aide apportée par des marques supports de la Coupe comme Renault, Elf, Dunlop, Abex, Devil, etc., devrait compenser les dépenses d'investissement et de préparation supplémentaires.



## DUR ET SOURIAN

Cette quatrième édition de la Coupe Gordini, nous la devons toujours à notre confrère Alain Bertaut de la revue *Moteurs*. Véritable père spirituel de la Coupe, il a encore une fois fait preuve de son immense talent d'organisateur et d'homme. Il sut se montrer à la fois dur et souriant, c'est là une performance. Ces qualifications, pour répondre aux vœux exprimés par les participants de la précédente édition, furent placées sous le signe de la sévérité, ce qui a entraîné obligatoirement quelques grincements de dents de la part des « truqueurs » conscients ou pas. Plusieurs d'entre eux furent priés d'aller rejoindre leur foyer sans autre forme de procès.

## POUR UNE PATTE D'ALTERNATEUR

On épiloguera longtemps sur la décision qui fut prise de disqualifier un pilote qui avait renforcé la patte d'alternateur; d'autant que celui-ci avait fait de bonnes prestations. Mais, bien que cette légère amélioration ne pût apporter aucun avantage sur le comportement de la Gordini, il faut imaginer quelle attitude auraient du prendre les organisateurs si l'un des participants n'avait pu se qualifier par suite d'une rupture de la fixation de l'alternateur.

Dans l'avenir, il sera peut-être possible d'autoriser, après les avoir répertoriées, toutes les petites améliorations ne touchant pas au moteur et à la tenue de route de l'auto. Notamment l'embrayage qui, étant privé de sa rondelle de renfort, ne doit qu'aux injections de trichlore et d'Ajax (eh oui! les enzymes glutons) de survivre à une course.

Souhaitons qu'une modification intervienne dans le règlement après ces qualifications et qu'elle permette d'économiser les frais d'une remise en état de l'embrayage après chaque course.



## NIVEAU MOYEN

Si le niveau général des candidats n'était pas meilleur que les années précédentes, par contre nous avons noté avec satisfaction une grande discipline dans la conduite. On a très peu « plié sa caisse » et dans l'ensemble, aux dires des chevronnés, le comportement des « bleus » était correct. Là aussi, l'expérience a parlé, et d'emblée les anciens ont mis « le pied dedans » et signé les meilleurs chronos, certains même poussant le plaisir à attaquer comme dans une finale (pas vrai, messieurs De Souza et « Nanar »?). Cela renforce le mérite qu'ont quelques nouveaux venus dans la Coupe, à venir se mesurer avec des pilotes dont la connaissance du circuit, l'expérience de la Gordini, et le talent, devraient justifier l'attrait sans cesse grandissant qu'exerce cette compétition tant auprès du public que des participants.

## RÉSULTATS DES ÉPREUVES DE SÉLECTION

(Circuit Bugatti les 7, 8, 9 et 10 mars  
1970)

Les correctifs appliqués aux différents groupes pour tenir compte des variations d'adhérence de la piste ont été les suivants :

*Groupes B, F, J, K, L, M, N, O* : rien, sauf pour quelques cas particuliers dans les séries F et J.

Le temps de base sur un tour dans ces 8 groupes a été établi à 2' 27" 1, soit 12' 15" 4 pour le total des 5 jours.

*Groupe E* : correction de 4,3 sec. sur un tour, soit 21,5 sec. sur 5 tours. Cela donne un temps de base corrigé sur un tour de 2' 31" 4 et un temps total corrigé de 12' 36" 9 sur 5 tours.

*Groupes A, C, D, I et H* : correction de 5,6 sec. par tour et de 28 sec. pour le total des 5 tours. Cela donne un temps de base corrigé sur un tour de 2' 32" 7 et un temps total corrigé de 12' 43" 3.

*Groupes G* : correction de 7" 2 sur un tour, soit 36 sec. pour les 5 tours. Cela donne un temps corrigé de 2' 34" 3 sur un tour et de 12' 51" 6 pour le total des 5 tours.



Concurrents sélectionnés	Groupe	Temps total	Meilleur tour
1 <sup>er</sup> Lavictoire	A	11' 59" 9	2' 23" 4
2 <sup>e</sup> Coche	H	12' 00" 9	2' 23" 9
3 <sup>e</sup> Laffeach	G	12' 02" 5	2' 24" 3
4 <sup>e</sup> Davril	E	12' 03" 0	2' 23" 8
5 <sup>e</sup> Mangé	J	12' 07" 2	2' 24" 9
6 <sup>e</sup> Leroux	B	12' 07" 7	2' 24" 7
7 <sup>e</sup> Bodard	I	12' 07" 7	2' 24" 6
8 <sup>e</sup> Sourd	G	12' 08" 0	2' 25" 0
9 <sup>e</sup> Priet	N	12' 08" 3	2' 25" 3
10 <sup>e</sup> Le Bris	J	12' 09" 6	2' 25" 6
11 <sup>e</sup> Cudini	A	12' 09" 8	2' 25" 1
12 <sup>e</sup> Verbaeque	L	12' 10" 3	2' 25" 5
Bros	I	12' 10" 3	2' 25" 2
14 <sup>e</sup> Dupraz	K	12' 10" 6	2' 25" 5
15 <sup>e</sup> Jervaise	C	12' 10" 9	2' 26" 0
16 <sup>e</sup> « Gersteen »	A	12' 11" 4	2' 25" 8
17 <sup>e</sup> Ackerer	A	12' 11" 7	2' 26" 0
Malcher	B	12' 11" 7	2' 26" 2
19 <sup>e</sup> Puybaraud	A	12' 11" 8	2' 25" 4
20 <sup>e</sup> Lalande	C	12' 12" 0	2' 25" 9
21 <sup>e</sup> Domas	J	12' 12" 1	2' 26" 3
Rossi	F	12' 12" 1	2' 26" 0
23 <sup>e</sup> Perraud	F	12' 12" 2	2' 26" 0
24 <sup>e</sup> Hélyary	C	12' 12" 6	2' 26" 0
25 <sup>e</sup> De Souza	F	12' 12" 8	2' 26" 1
26 <sup>e</sup> Maillochon	J	12' 13" 2	2' 26" 3
27 <sup>e</sup> Malherbe M.	C	12' 13" 7	2' 26" 4
28 <sup>e</sup> Decoster	B	12' 14" 0	2' 25" 7
Fréon	A	12' 14" 0	2' 26" 1
30 <sup>e</sup> Labenne	F	12' 14" 6	2' 26" 0
31 <sup>e</sup> Menny	A	12' 14" 7	2' 26" 7
32 <sup>e</sup> Brunetti	L	12' 15" 6	2' 26" 4
33 <sup>e</sup> Capion	H	12' 15" 8	2' 26" 7
34 <sup>e</sup> Foucault	N	12' 16" 0	2' 26" 8
35 <sup>e</sup> Le Gourrierec	A	12' 16" 0	2' 26" 5
36 <sup>e</sup> Bichet	E	12' 16" 3	2' 27" 0
37 <sup>e</sup> Meunier M.	H	12' 16" 4	2' 26" 6
38 <sup>e</sup> Vendeville	H	12' 16" 7	2' 26" 8
39 <sup>e</sup> Jutier	M	12' 16" 9	2' 26" 6
40 <sup>e</sup> Tison	M	12' 17" 0	2' 27" 1
41 <sup>e</sup> Forestier	M	12' 17" 1	2' 27" 1
42 <sup>e</sup> Snobeck	F	12' 17" 3	2' 27" 0
43 <sup>e</sup> Dubois B.	O	12' 17" 6	2' 27" 1
44 <sup>e</sup> Schmitz	J	12' 17" 6	2' 26" 9
45 <sup>e</sup> Miniou	K	12' 17" 7	2' 26" 4
46 <sup>e</sup> Richard	I	12' 17" 9	2' 26" 9
47 <sup>e</sup> Pérard	G	12' 18" 0	2' 26" 3
48 <sup>e</sup> Glas Th.	O	12' 18" 2	2' 26" 6
49 <sup>e</sup> Chevallier	A	12' 18" 3	2' 26" 8
50 <sup>e</sup> Breton	J	12' 18" 5	2' 27" 1
51 <sup>e</sup> Gabriel	C	12' 18" 8	2' 27" 2
52 <sup>e</sup> Guillemain	K	12' 18" 9	2' 26" 7
Leroy Th.	C	12' 18" 9	2' 27" 3
54 <sup>e</sup> Monteiro	M	12' 19" 2	2' 26" 7
55 <sup>e</sup> Dumontel	D	12' 19" 3	2' 27" 2
56 <sup>e</sup> Conte	I	12' 19" 5	2' 27" 1
57 <sup>e</sup> Marq G.	N	12' 19" 9	2' 27" 3
58 <sup>e</sup> Mandonato	F	12' 20" 3	2' 27" 1
59 <sup>e</sup> Chamard	L	12' 20" 4	2' 27" 4
Da Costa	F	12' 20" 4	2' 27" 1
Cave	G	12' 20" 4	2' 27" 4
62 <sup>e</sup> Bourguignon M.	J	12' 20" 6	2' 27" 6

# le pot de la coupe r8 gordini 69



réf: 3106·P3·E

8 voitures sur les 10 premières  
15,6 cv. à 6500.t.m.

embout silencieux adaptable  
chez votre accessoiriste habituel

b.p. 27  
74.cluses.

*échappements*  
**devil**

tél: 13·67